



Avis n° GW/2025/01 approuvé le 6 août 2025

Demande d'avis relative aux modifications décrétales et réglementaires afin de rendre plus effectif le système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit mis en place par la Région wallonne.



ACNAW  
CAP NORD  
BOULEVARD DU NORD 8  
5000 NAMUR

<https://acnaw.be/home.html>

6 août 2025

# 1

## *Contexte*

À la demande de la ministre ayant la gestion aéroportuaire dans ses attributions, l'Autorité a examiné un ensemble de propositions de modifications formulées afin de rendre plus effectif le système wallon de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit comme imposé par la Cour d'appel de Bruxelles dans sa décision du 19 septembre 2024.

En effet, cet arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles condamne la Région wallonne à produire, dans les 6 mois de sa signification, la preuve de la mise en place d'un système effectif de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit, ce qui implique de produire la preuve :

- de la révision de la localisation des sonomètres de manière à ce qu'ils permettent de constater l'ensemble des dépassements susceptibles de se produire au sein de chaque zone de bruit ;
  
- de la suppression de l'exigence relative aux deux sonomètres ;
  
- de la suppression de la prise en compte d'une marge d'erreur de 2,0 dB.

## *Concernant les modifications proposées au décret du 23 juin 1994*

Dans son article unique, l'avant-projet de décret précise que, dans l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié par le décret du 2 février 2006,

- le montant maximal de l'amende passe de 7 500 € à 10 000 €;
- le Gouvernement peut indexer le montant de ces sanctions;
- la notion d'avertissement disparaît.

L'Autorité constate que ces mesures s'inscrivent dans le sens des ajustements requis par la décision de la Cour d'appel de Bruxelles.

- L'Autorité marque son accord sur l'augmentation du montant maximal des amendes;
- L'Autorité marque son accord sur la possibilité d'indexation du montant des amendes;
- la disparition de la notion d'avertissement est sans conteste de nature à favoriser une meilleure application du dispositif de sanctions.

Toutefois, l'Autorisé s'étonne que, selon l'annexe 3 exposant les motivations de modification de l'AGW, cette notion d'avertissement ait été mise en place pour éviter un dépassement « involontaire » des limites de bruit autorisé, ce qui n'a jamais été évoqué auparavant.

L'Autorité constate également que, dans les considérations de sa décision, la Cour d'appel reproche notamment le *cumul* d'une marge d'incertitude de mesure de 2,0 dB avec cette marge de 3 dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les ap-

pareils d'un certain nombre de sanctions, ce qui conduit à une tolérance de dépassement de 5,0 dB. La Cour d'appel impose seulement le retrait de la marge d'incertitude de 2,0 dB inhérente à la détermination de l'indicateur  $L_{Amax}$ . La suppression de la marge d'avertissement de 3 dB n'est donc pas demandée.

L'Autorité est favorable à la suppression de cette marge d'avertissement, comme elle l'a déjà évoqué dans son avis n° GW/2018/01 et lors des réunions de groupe de travail technique.

L'Autorité rappelle, par contre, son avis n° GW 2018/01 dans lequel elle admet qu'une marge d'incertitude est inhérente à toute mesure physique, et qu'il est dès lors impossible d'obtenir une valeur exacte de la grandeur mesurée. Les instruments de mesure, les conditions expérimentales et l'intervention humaine introduisent des erreurs. Cette marge d'incertitude d'une mesure physique représente l'intervalle dans lequel la valeur réelle est supposée se situer.

La marge d'incertitude sur le  $L_{Aeq,1s}$  a été estimée à 2,0 dB et a été validée lors des réunions du groupe de travail technique. En conséquence, la marge d'incertitude sur l'indicateur  $L_{Amax}$  est également de 2,0 dB.

Pour les raisons qui viennent d'être énoncées, l'Autorité considère que cette marge d'incertitude de 2,0 dB doit impérativement être maintenue.

En finalité, l'Autorité marque son accord sur les dispositions proposées de modification de l'AGW, conservant la marge d'incertitude de 2,0 dB et supprimant la marge d'avertissement de 3 dB, même si celles-ci ne rencontrent pas exactement l'imposition de la Cour d'appel de Bruxelles de supprimer la marge d'incertitude de 2,0 dB tout en conservant la marge d'avertissement de 3 dB.

- L'Autorité relève une incohérence entre les textes soumis : le projet de décret fixe un montant minimal de 200 €, tandis que l'arrêté modificatif du Gouvernement wallon mentionne un minimum de 800 €.

Dans un souci de cohérence et de clarté juridique, l'Autorité suggère que le montant minimal de 800 € soit également intégré dans les modifications du décret ;

- en complément aux propositions de modification du décret du 23 juin 1994, l'Autorité propose de surcroît de supprimer la notion de récidive dans l'art. 6 § 3 du décret, pour les raisons expliquées dans le chapitre relatif à la modification de l'AGW.

### 3

## *Concernant le projet de modifications à l'AGW du 29 janvier 2004*

- L'Autorité approuve le toilettage du texte, qui en améliore la clarté, notamment par la suppression des termes « auquel l'infraction est imputable » et par les précisions apportées aux modalités de l'envoi recommandé.

S'agissant précisément de cet envoi recommandé, l'Autorité relève que le texte fait référence à « la poste » ou à « une lettre recommandée », alors même que les modalités de l'envoi recommandé évoluent actuellement. Dès lors, l'Autorité suggère de privilégier la formulation « envoi recommandé », suffisante pour garantir la date certaine tout en restant technologiquement neutre.

- Article 1. L'Autorité approuve la suppression de la notion de « mouvement exonéré », jugée superflue dans le dispositif actuel.
- Article 3. La rédaction actuelle de l'article 3, §1, soulève plusieurs difficultés. En effet, la disposition prévoit trois délais successifs de 60 jours, soit potentiellement 180 jours (voire plus en tenant compte des périodes intermédiaires) avant que l'amende ne soit effectivement réclamée :
  - un premier délai de 60 jours est accordé à l'inspecteur général à compter de la réception du rapport du fonctionnaire chargé de la surveillance, pour notifier sa décision au contrevenant ;
  - un second délai de 60 jours court ensuite à partir de cette notification : en vertu de l'article 3, §2, le contrevenant dispose de ce délai pour introduire un recours auprès du directeur général (lui aussi non défini précisément) ;
  - enfin, une invitation à payer l'amende est envoyée dans un délai de 60 jours à partir du moment où la décision n'est plus susceptible de recours.

Globalement, ce système entraîne un allongement considérable du délai entre la date de l'infraction et celle de la perception effective de l'amende. L'Autorité considère que cette architecture procédurale, dans sa version actuelle et projetée, compromet l'efficacité du système de

sanctions.

L'Autorité propose de simplifier le système en invitant le contrevenant à s'acquitter de son amende à la réception de celle-ci, moyennant un délai de paiement standard. Un délai de recours doit également être indiqué mais celui-ci n'autorise pas le contrevenant à mettre en attente l'acquiescement de son amende.

- Article 5. Le relèvement des montants des amendes constitue également une évolution positive.

Cependant, l'Autorité relève plusieurs incohérences entre les textes proposés :

- l'AGW mentionne à plusieurs reprises un montant minimal de 200 €, tandis que l'AGW modificatif en indique 800 €;
- certains articles plafonnent l'amende à 7 500 €, alors que d'autres font référence à un plafond de 10 000 €.

Le système de récidive prévu à l'article 8, §2, 1<sup>o</sup>, dans la rédaction actuelle de l'AGW, apparaît particulièrement complexe : « En cas de récidive, le montant de l'amende est majoré pour toute infraction commise aux dispositions du présent paragraphe. L'état de récidive est établi si, durant une période d'activités effective de douze mois, précédant la dernière infraction, arrêtée au premier jour du mois en cours et débutant au maximum vingt-quatre mois avant la date de l'infraction considérée, le nombre total d'infractions sanctionnées, en ce compris l'infraction considérée, est supérieur à X % du nombre total de mouvements réalisés par le contrevenant au cours de la même période. Le pourcentage obtenu est plafonné à un maximum sans être inférieur à un minimum » Cette définition est en outre en contradiction avec le §4 du même article : « En cas de récidive dans un délai d'un an, le montant de l'amende précédente est doublé. »

Par ailleurs, la notion de contrevenant est définie de manière large à l'article 6, §2, du décret : « Pour application du présent décret, on entend par contrevenant : »

- « le responsable du vol », c'est-à-dire la personne responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps d'un vol, fût-il le préposé du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef;
- « le propriétaire d'un aéronef », c'est-à-dire la personne privée ou morale dont le nom figure sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef »;
- « l'exploitant technique ou commercial d'un aéronef », c'est-à-dire la personne physique ou morale, l'organisme ou l'entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs;
- « la société concessionnaire de l'exploitation d'un aéroport ».

Dans la pratique, cette définition peut engendrer une fragmentation artificielle des responsabilités : le contrevenant pourrait être le pilote le jour 1, le propriétaire de l'aéronef le jour 2, et l'exploitant technique le jour 3 — alors même que ces vols peuvent avoir été effectués au bénéfice d'une même compagnie aérienne. Une telle situation empêche d'établir la récidive, bien que le comportement fautif soit répété dans un même cadre opérationnel. Cette confusion affaiblit l'effectivité du système de sanctions et rend son application difficile, voire injuste. Il est à noter que cette problématique liée à la notion de récidive a déjà été soulevée lors des réunions

du groupe de travail technique, réunissant les différents acteurs concernés par les nuisances sonores aéroportuaires.

Dans un souci de clarté, de cohérence et d'efficacité, l'Autorité propose de supprimer la notion de récidive dans le dispositif de sanction. À la place, elle propose d'échelonner le montant des amendes en fonction de la gravité de l'infraction, sur base d'un barème progressif, tout en maintenant les bornes minimales (800 €) et maximales (10 000 €) prévues (voir table 3.1).

Dépassement $\Delta$ de $L_{Amax}$ (dB)	Montant de l'amende
$0 < \Delta \leq 1$	800 €
$1 < \Delta \leq 2$	1 600 €
$2 < \Delta \leq 4$	3 200 €
$4 < \Delta \leq 6$	6 400 €
$\Delta > 6$	10 000 €

TABLE 3.1:  
Amendes

La notion « En cas de récidive dans un délai d'un an, le montant de l'amende précédente est doublé » devrait être retirée à la suite de la suppression de la notion de récidive.

L'Autorité est favorable à la détermination du dépassement des valeurs seuil de l'indicateur  $L_{Amax}$  au droit d'un ou plusieurs sonomètres plutôt qu'au droit de minimum 2 sonomètres, comme elle en a fait la demande dans son avis n° GW/2018/01 ainsi que lors des réunions de groupe de travail technique.

## 4

### *Concernant la localisation des sonomètres fixes autour des deux aéroports*

Le 8 octobre 2020, le Gouvernement de Wallonie a décidé de procéder à une rectification technique des PDLT de chaque aéroport avec la nouvelle application de simulation IMPACT, considérant que les outils informatiques de simulation de propagation de bruit employés par l'Administration ne remplissaient plus leurs fonctions dès lors qu'ils ne répondaient plus aux standards de performance requis pour l'exécution de cette tâche, comme l'Autorité le recommandait depuis plusieurs années.

Comme nous l'avons déjà signalé dans nos rapports d'activité 2022, 2023 et 2024, la rectification technique a comme conséquence que plusieurs sonomètres fixes se retrouvent dans une zone dont les limites du niveau  $L_{Amax}$  sont plus élevées que précédemment.

Pour l'aéroport de Charleroi, la table 4.1 indique la zone du PDLT dans laquelle se trouvent les sonomètres fixes du réseau DIAPASON en fonction de la simulation numérique réalisée avec l'application IMPACT (PDLT 2022, à partir du mois de juin 2022) comparativement à la simulation numérique réalisée avec le logiciel INM 6.0C (PDLT 2004, jusqu'à fin mai 2022).

	F101	F102	F103	F104	F105	F106	F107	F108	F109	F110	F111	F112	F114	F116	F117	F118	F119
PDLT 2022	B	B	B	C	C	C	B	C	D	D	D	D	D	D	D	HZ	B
PDLT 2004	B	C	B	C	C	C	C	C	D	D	D	D	HZ	HZ	HZ	HZ	—

TABLE 4.1:  
EBCI

- F102 et F107 passent de la zone C à la zone B tandis que F114, F116 et F117 situés hors zones (HZ) passent à la zone D;
- quatre sonomètres sont situés en zone B, contre 2 précédemment;
- quatre sonomètres sont situés en zone C;
- sept sonomètres sont situés en zone D, contre 4 précédemment;
- un seul sonomètre est situé hors zones, contre 4 précédemment.

La table 4.2 page suivante donne la situation relative à l'aéroport de Liège.

- F009, F010 et F011 passent de la zone C à la zone B tandis que F012, F013 et F016 passent de

	Foo1	Foo2	Foo3	Foo4	Foo5	Foo6	Foo7	Foo8	Foo9	Fo10	Fo11	Fo12	Fo13	Fo14	Fo15	Fo16
PDLT 2022	D	B	A	C	HZ	C	B	B	B	B	B	C	C	C	B	C
PDLT 2004	D	B	A	C	HZ	C	B	B	C	C	C	D	D	C	B	D

TABLE 4.2:  
EBLG

la zone D à la zone C ;

- sept sonomètres sont situés en zone B, contre 4 précédemment ;
- six sonomètres sont situés en zone C ;
- un seul sonomètre est situé en zone D, contre 4 précédemment ;
- un seul sonomètre est situé hors zones.

En conséquence, comme nous l'avons signalé dans nos rapports d'activité 2022, 2023 et 2024, un nombre réduit d'infractions est désormais constaté alors que les niveaux de bruit sont restés sensiblement identiques, ce qui compromet la bonne application, par la Région wallonne, de la décision de la Cour d'appel de Bruxelles (voir à cet effet le rapport d'activité de l'ACNAW 2024, annexe 7.1 relative à l'aéroport de Charleroi et annexe 8.1 relative à l'aéroport de Liège).

Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité du dispositif de contrôle, l'Autorité propose plusieurs pistes d'ajustement :

- repositionner les sonomètres afin de maintenir une répartition équivalente par zone, par rapport à la situation initiale. Il est également recommandé que les sonomètres soient installés autant que possible au centre de chaque zone, ou idéalement à proximité des limites séparant une zone d'une autre autorisant un niveau de bruit supérieur (dans la zone C à proximité de la zone B, dans la zone D à proximité de la zone C, hors zones à proximité de la zone D) ;
- conserver la situation actuelle des sonomètres, mais en modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, par voie de décret, de manière à faire référence aux zones PEB plutôt qu'aux zones PDLT. Les zones PEB sont représentatives des nuisances réellement subies par les riverains, au contraire des zones du PDLT qui représentent une situation hypothétique correspondant au fonctionnement maximal de chaque aéroport. De surcroît, les niveaux  $L_{den}$  sont également déterminés dans les zones du PEB, ce qui renforce la cohérence du choix de déterminer le niveau  $L_{Amax}$  dans ces mêmes zones ;
- ajouter des sonomètres supplémentaires afin de retrouver un nombre équivalent de dispositifs de mesure dans les zones PDLT par rapport à la configuration initiale, sans déplacer ceux existants.

## 5

### *Concernant les données météorologiques lors de la prise de mesure*

Il est admis que les mesures de bruit réalisées dans des conditions météorologiques défavorables peuvent être altérées, que ce soit sous la pluie en raison des perturbations acoustiques qu'elle génère (impact des gouttes, ruissellement, réverbérations) ou en présence d'un vent de vitesse supérieure à 5 m/s.

Ces artefacts peuvent non seulement fausser l'interprétation des niveaux sonores, mais également ouvrir la voie à des contestations légitimes sur la validité des infractions constatées. Il est donc nécessaire d'interrompre ou d'écarter logiquement les données collectées dans de telles conditions.

Dans la pratique actuelle, il est prévu qu'un épisode météorologique défavorable (pluie ou vitesse de vent supérieur à 5 m/s), rende les mesures inexploitable sur une période de *six heures*. Au regard des réalités climatiques belges, l'Autorité considère que l'effectivité du système de contrôle en est fortement restreinte. Ce point a d'ailleurs été évoqué dans le cadre du groupe de travail technique.

L'Autorité recommande dès lors d'ajuster ce paramètre et de réduire la période d'exclusion à *une heure*, en cohérence avec les pratiques issues de la littérature technique et des guides de référence, qui prévoient généralement une fenêtre comprise entre 30 et 60 minutes après la fin des précipitations.